

ти отаманів Холодного Яру до пастки і захопити основні воєнні кадри повстанської армії. Керував цією операцією Є. Євдокимов. Були перехоплені полковник Петро Трохименко та сотник Юхим Терещенко, ім'я якого користувалось не аби яким авторитетом серед українців. Його ж і зробили командувачем Чорноморської повстанської групи під псевдонімом генштабу «полковник Гамалія». Наступний крок — «замінити» коман-дирів загонів Холодного Яру на своїх людей.

На 30 вересня 1922 року було призначено з'їзд для вирішення руху опору та подальших справ у місті Звенигородці. Саме там і відбулось затримання усіх справжніх отаманів. Жодного пострілу не пролунало. Фальшиві повстанські загони продовжували діяти, збираючи до себе істинних патріотів, яких потім або розстрілювали, або ж заарештовували. На початок 1923 року завершилась остаточна зачистка Холодного Яру.

Зараз, у 2014 році, Україна зазнає не менш скрутне становище ніж тоді, наше завдання — не розгубитись, не забути того, хто ми, і чи гідні ми продовжувати шлях тих, хто мав сміливість сказати: «Воля України або смерть».

Дудка А.
НТУ «ХП»

ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА ПОЛТАВЩИНИ В ХІХ СТОЛІТТІ

Проблема розвитку транспорту на сьогоднішній день залишається однією з найцікавіших та достатньо складних проблем історичного минулого України, оскільки транспорт завжди був і залишається одним з визначальних факторів організації суспільного життя народу. Унаслідок цього з'являється об'єктивна потреба дослідження процесу становлення транспорту у ХІХ столітті, зокрема на Полтавщині.

При підготовці доповіді автором були використані статистичні звіти (зокрема, Військово-статистичний огляд Російської імперії), та різноманітна монографічна література (Графтіо Г. Звіт про відрядження на Дніпровські пороги та інші). Фундаментального дослідження обраної автором теми не існує, проте її різні аспекти знайшли своє відображення

в літературі. Зокрема, перші спроби використання Дніпровського водного шляху для пересування військ висвітлені в роботах Г. де Боплана, а ось вже поділ Дніпра на 9 судноплавних дистанцій був описаний у «Військово-статистичному огляді Російської імперії...».

Взагалі, наукову літературу, яка лягла в основу нашого дослідження, хронологічно можна поділити на дорадянську (др. пол. XIX – поч. XX століть), радянську (1920-ті – 1991 роки) та сучасну (1991 рік – початок XXI століття). Основним серед цих блоків, що, попри певну заідеологізованість багатьох досліджень, містить найбільший пласт інформації з обраної автором теми, є радянський період. На жаль, сучасна література представлена здебільшого популярними та узагальнюючими виданнями.

Серед основних видів транспорту, що функціонували на території Полтавської губернії у XIX столітті варто відзначити гужовий (представлений, здебільшого, чумацтвом), річковий (насамперед в межах Дніпровської транспортної артерії) та залізничний. Найбільший вплив на формування соціально-економічної моделі регіону, особливо – з середини XIX століття мали залізниці. Концесія на будівництво першої залізниці в Полтавській губернії була видана урядом у 1867 році, і вже буквально через декілька років за допомогою залізниць з Полтавщини вивозилося близько 1.2 млн. тон зерна – одного з основних багатств губернії.

Отже, транспорт – одна з найважливіших інфраструктурних галузей матеріального виробництва, яка забезпечує виробничі й невиробничі потреби народного господарства та населення в усіх видах перевезень. Стабілізація економіки, її піднесення та структурні перетворення, розвиток зовнішньоекономічних сфер діяльності, підвищення життєвого рівня населення істотно залежать від ефективного функціонування транспортної системи певної території, або держави в цілому. Виокремлення особливостей розвитку транспортних артерій та їх вплив на соціально-економічне життя губернії дозволяє додати нові риси до історичного «портрету» Полтавщини, примножити пам'ять про історичне минуле, зберегти своєрідну ауру, властиву Полтавському регіону. Одним з перспективних напрямків досліджень є історія міського транспорту у великих містах губернії (Полтава. Кременчук)р та його вплив на формування соціально-економічної моделі регіону в цілому.